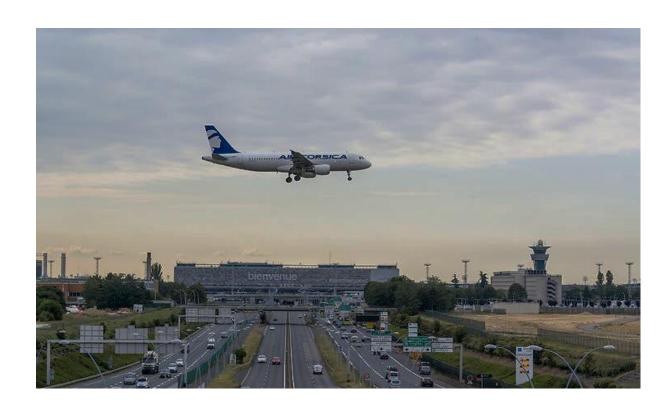


Jean-Louis HUSSON Jacqueline LORTHIOIS

LES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'AEROPORT D'ORLY ET DE SES PROJETS DE DEVELOPPEMENT



RAPPORT DE LA PHASE 1

Volets Activités, Emplois et Territoires

Avril 2020

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE - LES ACTIVITES ET EMPLOIS DE L'AEROPORT D'ORLY

- 1.1. L'estimation des emplois directs : quel périmètre prendre en compte
- 1.2. Quels emplois et combien?
- 1.3. Evolution du total des emplois salariés privés directs (5 communes)

DEUXIEME PARTIE: LA DIMENSION TERRITORIALE

- 2.1. Le Cœur de pôle d'Orly
- 2.2. Du Bassin d'emploi au Bassin d'Activité
- 2.3. L'aire directe et le « Bassin de proximité » du Cœur de Pôle
- 2.4. L'aire diffuse du Bassin d'activités d'Orly

TROISIEME PARTIE: RELATIONS ENTRE TRAFIC AERIEN ET EMPLOI

- 3.1. L'évolution du trafic aérien en progression
- 3.2. Evolution du ratio MPPA et Emplois directs
- 3.3. Les emplois (et effets indirects)
- 3.4. Les Emplois induits
- 3.5. Les Emplois catalytiques
- 3.6. La dynamique immobilière

PREMIERES CONCLUSIONS

INTRODUCTION

La première phase de notre étude sur l'impact en termes d'activités et d'emplois de l'aéroport d'Orly se termine dans un étrange contexte : la fermeture totale de l'aéroport, dans un paysage mondial de baisse drastique du trafic aérien. Nous nous situons dans un tournant sans visibilité et il est bien difficile de prévoir à l'heure actuelle s'il s'agit d'une crise ponctuelle ou durable et quelle sera l'ampleur des effets de la pandémie du coronavirus sur les perspectives de développement, d'ajustement ou de déclin du pôle d'Orly.

Va-t-on assister à un « rattrapage » des activités touristiques, des voyages familiaux et professionnels après la période de confinement, ou au contraire à une réduction de la demande liée à la baisse de revenus des usagers potentiels ? Et à plus long terme, cette crise va-t-elle générer une modification durable des comportements des voyageurs, notamment des touristes, ou bien un retour à la « normale » de la situation antérieure ?

Trois grands thèmes ont mobilisé notre attention. Ils sont importants à connaître pour éclairer les scénarios d'évolutions possibles et les contenus des politiques locales d'activités et d'emplois à conduire.

1/ Contrairement aux prévisions, le développement du pôle d'Orly a été conséquent

Au cours de la période 2002 -2018, le trafic de passagers d'Orly s'est accru, alors qu'au départ le pôle de Roissy devait représenter l'essentiel du développement du trafic aérien français. Venant démentir cette hypothèse, Orly, pour cette période, a vu son **trafic augmenter de 43 %.**

On observe ici un phénomène constaté dans d'autres pays occidentaux : loin de connaître une stabilisation, les aéroports « secondaires », les « numéros 2 » bénéficient d'un regain d'activité (comme Gatwick pour la métropole londonienne ou à une moindre échelle Rotterdam - La Haye aux Pays-Bas). Dans les situations « bi » ou « multipolaires » comme en Espagne, Barcelone El Prat de Llobregat, au second rang après Madrid Barajas, confirme ses orientations internationales, et il en va de même pour Milan Linate par rapport à Rome Fiumicino. En Allemagne, outre le major qu'est Francfort (FRAPORT), Munich, Hambourg ou Düsseldorf poursuivent leur croissance ...

2/ L'impact territorial du pôle d'Orly : un effet d'entraînement bien plus diffus qu'attendu

Nous avons identifié une aire d'attraction diffuse gigantesque de 700 communes sur 11 départements et au contraire une « aire directe » très modeste qui ne dépasse pas 5 communes (outre Orly). C'est pourquoi nous avons dû créer la notion d'un « bassin d'activités de proximité » d'une quarantaine de communes. Compte tenu du caractère très spécialisé du pôle en matière de filières d'activités, de professions et de métiers, il apparaît prudent de favoriser simultanément l'adaptation de la population active locale à l'offre d'emplois de l'aéroport, tout en œuvrant pour

une plus grande diversification d'activités. Notamment d'examiner les potentiels de services aux populations résidentes : sanitaire et social, enseignement-formation, services à la personne et de proximité, emplois publics, économie sociale et solidaire. Sans oublier aussi, à l'autre bout de la chaîne, les « emplois supérieurs » très peu développés dans les filières des prestations intellectuelles et de la conception-recherche.

Ces questions seront abordées en deuxième phase, avec l'identification fine des catégories d'activités, d'emplois et de métiers locaux, comparées aux compétences et qualifications de la main-d'œuvre, ainsi que les capacités locales de régulation offre/demande en termes de formations.

3/ Les 4 types d'emplois, les analyses d'impact à la lecture de comparaisons internationales

Notre étude s'est bien évidemment centrée sur ce qu'il convient de nommer les **emplois directs** de l'aéroport, c'est-à-dire ceux qui interviennent dans son exploitation quotidienne et dans la gestion des mouvements de passagers, tant au départ qu'à leur arrivée. Il en va de même pour le fret aérien (beaucoup moins important ici qu'à Roissy CDG) et la maintenance des appareils. Ces emplois sont pour l'essentiel situés dans le périmètre de la plateforme d'ADP (dont on soulignera la configuration particulière) et à ses abords immédiats.

Ensuite, toutes les études d'impact des aéroports sur leur environnement économique ont tenté d'évaluer les **emplois indirects** (les approvisionnements et fournitures de tous ordres indispensables au fonctionnement de l'aéroport). Les **emplois induits** sont, eux, générés par l'utilisation des salaires des deux catégories précédentes et par conséquent beaucoup plus diffus et impalpables. Enfin les **emplois catalytiques** correspondent à un effet d'entrainement général sur les activités d'une région, d'une métropole aéroportuaire, notamment sur le tourisme, la marche des affaires, les investissements des entreprises, etc. Cela peut se concevoir, mais reste très incertain quant à tout effort de mesure. Certaines études internationales ont d'ailleurs souligné ces limites méthodologiques.

Mais c'est surtout **l'évolution du ratio** entre l'évolution des flux de passagers et celle des emplois directs qu'il est important de mettre en avant. En lle de France comme ailleurs en Europe, le décrochage entre ces deux courbes est manifeste et le nombre d'emplois directs par million de passagers poursuit une baisse engagée depuis déjà près de deux décennies. Rien ne permet de prédire un renversement de tendance, bien au contraire.

Les prévisions triomphalistes régulièrement annoncées pour justifier le développement du pôle d'Orly apparaissent fortement sujettes à caution. Nous les examinerons en détail.[1]

PREMIERE PARTIE - LES ACTIVITES ET EMPLOIS DE L'AEROPORT D'ORLY

Cette approche de l'emploi se focalise sur les « activités collectives » des entreprises, par opposition aux « activités individuelles » (les métiers et familles professionnelles) des personnels.

Il s'agit en effet d'appréhender de façon suffisamment précise et actuelle les **effectifs d'emploi** « au lieu de travail » (l'aéroport et ses abords immédiats) et de prendre en compte les principales branches d'activités économiques qui y sont représentées.

Cette première approche nécessite en effet une clarification, car elle est l'objet de débats et controverses, notamment parce qu'elle sous-tend la mesure des relations entre l'activité aérienne (mesurée par le nombre de passagers et de mouvements) et son impact sur le reste de l'économie locale et régionale (l'évaluation de l'impact économique des aéroports)...

1.1/ L'estimation des emplois directs : quel périmètre prendre en compte ?

<u>L'effectif d'emplois directs</u> correspond à la somme des emplois dont les entreprises utilisatrices ont besoin pour faire fonctionner dans les meilleures conditions de rentabilité économique le site qu'elles utilisent (en l'occurrence la plate-forme aéroportuaire); en second lieu, il correspond aux effectifs salariés dont l'entreprise est l'employeur direct. Notons que ces salariés peuvent ne pas être présents en permanence sur le site (cas des personnels navigants, cas des employés des entreprises de nettoyage, de sécurité...); ces derniers salariés sont comptabilisés au siège qui peut être relativement éloigné, mais ils interviennent en divers lieux selon leur planning (ECODEV CONSEIL).

NB: la croissance récente du trafic d'Orly tient pour une bonne part au succès des compagnies et vols « low-cost », françaises et internationales: Transavia, Vueling, Easyjet, LEVEL ... Or le ratio d'emplois par MPPA (Million de passagers par an) y est sensiblement plus faible.¹

a/Les activités de la plateforme ; la « géographie » particulière d'Orly

Les activités de la plateforme et des abords immédiats (liées à l'activité aéroportuaire) se répartissent sur cinq communes principalement (et 9 au total) : il s'agit en effet du périmètre géré par ADP, dont les contours sont beaucoup plus complexes qu'à Roissy, et de ses franges immédiates.

- Orly (à l'est de la RN7) et Paray Vieille Poste (à l'ouest de la RN7) concentrent la majorité des activités aéroportuaires.
- **Athis-Mons**: pour les confins nord de la commune, notamment au nord de la « rocade » de la rue des Pistes.
- **Villeneuve-le-Roi,** sur le foncier ADP, accueille une des unités de maintenance aéronautique **d' Air France Industries,** qui emploie **61** personnes.
- **Wissous**: exemple, Orly Air traiteur (SERVAIR), de nombreux transporteurs, des sociétés d'importexport et une grosse plateforme de la Poste (qui est également sur Morangis).
- **Rungis** : 2 compagnies aériennes y sont établies, avec 1200 salariés ; essentiellement CORSAIR et ALYZAIR.
- Thiais: une unité de maintenance aéronautique (AMC aviation, 40 personnes).

¹ACI (Airports Council International) estime que le ratio est <u>dans ce cas inférieur d'environ 20%.</u> Il est également un peu plus faible pour les passagers en transit (qui ne consomment pas autant lors de leurs passages en aérogare).

- Et plus secondairement : Morangis, Chilly-Mazarin.

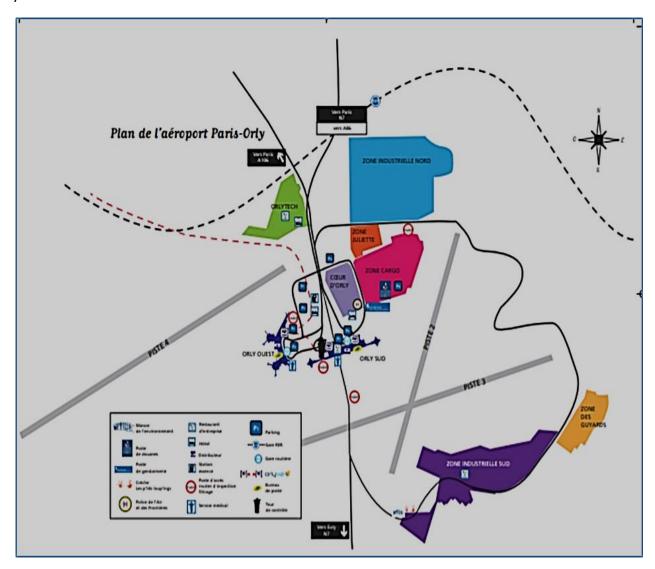
Il convient de distinguer **la plateforme au sens strict** (dite « <u>zone des terminaux »</u>) et plusieurs <u>zones</u> techniques situées aux abords immédiats :

- -Au nord : la **Zone industrielle nord**, principalement destinée à la <u>maintenance aéronautique</u> (Air France industries), est située sur la commune d'Orly.
- la Zone industrielle nord-ouest (à Paray Vieille Poste principalement), en reconversion partielle, avec un projet de logements ...
- Orly Tech, secteur de bureaux (exemple Transavia); à Paray Vieille Poste.
- La Zone industrielle sud : Météo France, bâtiments ADP et ADP Ingénierie ... Et un centre de la DGAC. Située à Athis Mons.
- La Zone des Guyards : le centre de formation des Guyards (centre de référence pour les personnels navigants car il prépare au Certificat de membre d'équipage de cabine CCA) ... C'est aussi une zone de PME (Balteau Tests, Cars Nedroma, SODHEXO, STEF Transports ...). Egalement Athis Mons et une partie à Paray Vieille Poste.
- La zone Cargo (Transit Air Sea service, Bolloré Logistics ...). A Orly.
- La Zone Juliette (entre la zone cargo et la zone industrielle nord). C'est une zone de fret (beaucoup pour les relations avec l'Outre-Mer).

Département	Commune	Superficie (ha)
	Orly	246
VAL DE MARNE	Rungis	9
	Thiais	0,3
	Villeneuve-le-Roi	309
	Athis-Mons	187
ESSONNE	Chilly-Mazarin	53
	Morangis	36
	Paray-Vieille-Poste	423
	Wissous	264
	TOTAL	1 527

Source: ADP, « Rapport de présentation de l'Aéroport Paris-Orly », Août 2003.

Tableau 1 Répartition des superficies de l'aéroport par commune



Carte 1 Plan de l'aéroport Paris-Orly – Source ADP

La gare de fret d'Orly

Les magasins de la gare (12000 m²) et la plupart des bureaux (2700 m²) sont loués à l'opérateur de fret **Air France Cargo** et aux transitaires **Servisair et SIFA transit aérien.** Environ **200 personnes** travaillent dans cette gare qui s'est modernisée ces dernières années.

Paris-Orly est le deuxième aéroport français pour le fret aérien, après Roissy CDG. **100 000 tonnes de fret par an** y sont transportées en moyenne. Ce sont essentiellement <u>des avions mixtes fret et passagers</u> qui transportent le fret. Les principales destinations sont l'Outre-Mer, l'Afrique du nord, le Moyen- Orient et l'Europe.

Mais la croissance de cette activité de fret se heurte comme un peu partout en Europe à la congestion des aéroports.

b/<u>D'autres lieux d'activité économique à prendre en compte, car très directement liés au</u> fonctionnement de l'aéroport

■ Le programme « cœur d'Orly » :

Ce programme à dominante tertiaire résulte d'une alliance ADP – ALTAREA COGEDIM – Foncière des régions. Elle comporte :

108 000 m² de bureaux, un centre commercial (38 000 m²), un centre hôtelier (650 chambres), une passerelle (permettant un accès direct à l'aérogare notamment depuis les hôtels).

Les hôtels IBIS et NOVOTEL y ont ouvert.



Cœur d'Orly

Le Parc ICADE (ex-SILIC), sur la commune de Rungis :

A inclure également, car il est très proche et accueille des entreprises souvent liées à l'activité de l'aéroport. Ainsi :

CORSAIR, le CAMAS (centre de formation aux métiers du transport et de la logistique, dont l'aérien),

Newrest Orly (catering), ALYZAIR, THALES... Dans ces cas l'effet de proximité est de toute évidence très direct.

Le parc tertiaire ICADE (âgé de plus de 40 ans) était vieillissant et il fait l'objet d'une rénovation avec de nouveaux services pour le rendre plus attractif pour les investisseurs comme pour les employés.

392 000 m² de locaux (72% bureaux et 28% locaux d'activités) sur **58 ha** ; 220 entreprises et 18 000 emplois environ. Un hôtel va ouvrir cette année ainsi qu'un nouvel immeuble de bureaux.

Il est donc important de bien mettre en avant les spécificités d'Orly qui n'est pas une simple réplique, en réduction, de Roissy CDG, ceci en raison de sa configuration particulière, de son histoire et surtout de son imbrication dans un territoire beaucoup plus urbain, dense et actif et plus proche des portes de Paris.

1.2/ Quels emplois et combien?

Deux références sont disponibles pour évaluer l'emploi total (privé + public).

a/ La dernière enquête d'ADP (effectifs recensés au 31 décembre 2013)

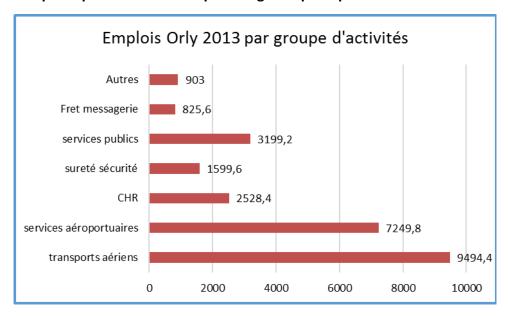
En 2013 :

ADP avait recensé **25 800 emplois** au total (= les emplois directs du périmètre ADP). Selon <u>les recensements antérieurs</u> : en 2000, environ 27 000 emplois et près de 30 000 en 1994 (une période de forte réduction de l'emploi lié à l'aéroport, en grande partie due à la montée en régime de Roissy CDG).²

En 2016 : l'étude d'UTOPIES

Pour le calcul des emplois directs, cette étude fait référence aux données ADP et utilise également des enquêtes sur les activités existantes.

Orly représentait 28 360 emplois en 2016 selon cette étude (emplois directs ETP) qui ne comporte pas de ventilation par catégories principales d'activités.



Graphique 1 Source: ADP Recensement 2013

Cette répartition, qui n'est pas indiquée pour 2016, n'a probablement que peu évolué depuis. La part des commerces restaurants et hôtellerie s'est vraisemblablement légèrement accrue. Les emplois dans les nombreux commerces des aérogares représentent environ 10 % du total et le programme actuel d'extension de ces surfaces va certainement augmenter cette proportion.

Problème : pour <u>les services publics</u>, nous n'avons pas de chiffres récents (environ 8% hors sécurité-sureté en 2013). C'est vraisemblablement assez stable.

Ce que l'on sait (source ADP) :

✓ Police aux frontières (DGPAF): 450 personnes à Orly.

²Le PLU d'Orly de 2010 effectue cette rétrospective.

- ✓ Les Douanes, environ 220 : ce chiffre pourrait augmenter avec l'installation de la DR des Douanes à Orly Tech.
- ✓ La **DGAC** emploierait 40 à 50 personnes à Orly (source syndicale).
- ✓ ADP (l'entreprise) : avec 2571 emplois affectés à Orly (2018), c'est loin d'être négligeable (à comparer avec les 3664 emplois de Roissy qui en est le siège social).

Météo France emploie 25 personnes à Athis Mons,



en bordure de la plateforme

b/ Analyse des emplois d'après les données ACOSS (emplois salariés de statut privé).

Choix des branches (les emplois directs) ; quelques difficultés de méthode :

<u>Les données ACOSS concernent la commune dans sa totalité.</u> Autant les codes APE Transport aérien et services rendus au transport aérien sont à retenir intégralement vu leur spécificité, autant cela est moins clairement départagé pour <u>les commerces</u> (ils peuvent être locaux, de proximité) et pour les activités de transport terrestres etc.

Difficulté également pour les <u>agences de travail temporaire</u> (surtout à Rungis, où de gros effectifs se partagent certainement entre le MIN de Rungis, la demande aéroportuaire et celle d'autres activités.

La <u>maintenance aéronautique</u> n'apparait pas ou peu en tant que telle, or l'activité existe bien ; c'était le même cas de figure pour AFI à Roissy : c'est intégré dans « les services auxiliaires du transport aérien ». Trois sites existent (au total 850 emplois dans les ateliers). Cette activité est partiellement enregistrée à Athis Mons ... A Villeneuve le Roi, elle est classée comme « construction aéronautique ».

De nombreuses <u>activités de transport de voyageurs</u> : taxis, VTC, cars et navettes, location de véhicules, sont essentiellement liées à l'aéroport et à la demande de mobilité terrestre qu'il génère.

Le fret routier, fret express (comme Chronopost, dont le siège social se situe à Wissous) est très présent aux abords même de la plateforme (Wissous / Morangis et Chilly-Mazarin).

Comme souligné ci-dessus, les commerces des aérogares (de type duty free ou non, car le concept se renouvelle largement) ne sont pas identifiables dans les statistiques ACOSS; pourtant on voit bien qu'à Orly beaucoup d'effectifs dans la rubrique « commerce de livres et journaux », « cosmétiques », « spiritueux » existent et ne sont pas liés à la taille de la ville.

Une autre approche est nécessaire pour inventorier ces commerces directement liés au flux de passagers. Nous avons tenté un décompte à partir du repérage des commerces et services répertoriés dans les aérogares (faute de pouvoir contacter le gestionnaire de ces espaces commerciaux, Lagardère Travel).

Au moins 60 boutiques et restaurants et quelques services ; près de 500 emplois dans les commerces, restaurants, services des aérogares, centres médicaux location de voitures, ce qui parait peu, vu les tranches horaires d'ouverture. D'autres implantations sont prévues dans le nouveau schéma d'organisation de l'aéroport.

Listing des commerces, services, cafés et restaurants

L'évaluation des emplois a été estimée à partir de nos observations directes (plus celles conduites précédemment à Roissy CDG, ainsi que dans les gares parisiennes où on retrouve les mêmes enseignes dans un contexte de flux importants de voyageurs (qui ne disposent que d'un temps limité pour leurs achats).

Cafés, restos, services	Enseigne	catégories	des emplois de 2 équipes)	
	восо	Recettes bio en bocaux, imaginées par de grands chefs étoilés, vendues au comptoir ou à table	3x2	6
	Caviar House & Prunier Seafood Bar	Produits de la mer, assiettes de dégustation préparés à la minute	4x2	8
	Mc Donald's	Restauration rapide	5x2	10
	Monop Daily	Salades, sandwiches, soupes, boissons et desserts en libre-service, à consommer sur place ou à emporter	3x2	6
	Paul	Boulangerie, sandwicherie, pâtisserie, vien- noiserie	3x2	6
	Red d'Hippo	Restauration rapide	3x2	6
	Starbuck's	Coffee shop et restauration rapide	4x2	8
	Exki	Produits frais et naturels, petit-déjeuner, sandwiches et salades variés, soupes, tartes, desserts.	2,5x2	5
	Eric Kayser	Boulangerie haut de gamme proposant sandwiches, salades,	2x2	4
	Espressamente Illy	Bar à l'italienne	2x3	6
	Paul (zone détaxe)	Boulangerie, sandwichs	3x2	6

Brioche dorée	Boulangerie, sandwiches	2x2	4
Сир	Cuisine urbaine	3x2	6
Mac Do (A4)	Restauration rapide	4x2	8
Paul (A 4)	Boulangerie, sandwichs	3x2	6
Starbucks (A4)	Coffee shop	4x2	8
Berts	Restauration fine	2x2	4
Exki	Produits frais et naturels	2x2	4
Paul (détaxe)	pain, sandwichs	3x2	6
Centre médical	Cabinet médical, vaccination, urgences	5x2	10
La Poste (bureau de poste)		3x2	6
Avis/Budget	Location de voiture (5 agences)	15x2	30
• Europcar			
Hertz			
• Enterprise/Citer			
• Sixt			
Bureaux de change (2)	change	(2 x2) x2	8
Total 1			171

Enseigne	catégories		n des emplois e de 2 équipes)
Buy Paris collectif	Mode et accessoires	2x2	4
Boss	Prêt à porter masculin	2x2	4
Carrefour city	Alimentation superette	6 x 2	12
Fnac	Librairie	4 x2	8
Maison du chocolat	chocolatier	2,5 x2	5
Ladurée	Confiseries, pâtisseries	3 x2	6
Marché parisien	Gastronomie artisanale	2x2	4
Longchamp	Mode accessoires	3 x2	6
Mac	Beauté, maquillage	2x2	4
Nespresso	Cafés	3,5x2	7
Mango	Prêt à porter	2 x 2	4
Mariage Frères	Thés	2 x 2	4
Michael Kors	Mode, accessoires	2x2	4
Pandora	Bijouterie	2x2	4
Pouchkinette	Chocolats, pâtisseries	2x2	4
Pharmacie	Pharmacie	4x2	8
Relay	Presse, librairie	2x2	4
Rolling luggage	Maroquinerie, bagages	2x2	4
Royal quartz	Horlogerie	2x2	4
Solaris	Lunettes de soleil	2x2	4
Swarovsky	Bijouterie	3x2	6
Tie Rack	Accessoires hommes	2x2	4
Victoria 's Secret	Beauté et accessoires femmes	2x2	2
Total 2			114
Total 1 et 2			287

Tableau 2 Source : ADP- estimation des emplois ECODEV

Il faudra y ajouter les agences de location de voitures et certains services qui ne figurent pas dans ce listing (à l'extérieur des espaces marchands des aérogares).

Remarque : il s'agit de boutiques de relativement petite taille, avec assez peu de personnel







Les hôtels d'Orly:

11 établissements ont été identifiés dans la proximité immédiate (il y en existe d'autres, un peu plus éloignés). L'offre actuelle dépasse les 1400 chambres selon le CDT 94.

Hotel et categories	Nb	Estimation
	Chambres	Emplois
-IBIS Paris Cœur d'Orly Airport ***	396	88
-IBIS Paris Orly Rungis ***	144	32
-Hilton Paris Orly (à Rungis ouvre en 2020) ****	100	40
-IBIS Style Paris Orlytech ***	200	45
-Mercure Paris Orly Tech ****	190	63
-Best Western Orly ****	171	57
-NOVOTEL Paris Coeur d'Orly airport ****	163	54
-NOVOTEL Paris Orly Rungis	180	60
-Kyriad ***	144	32
-Hôtel Ibis budget **	100	15
-Orly supérior hotel **	47	7
Total	1408	493

Tableau 3 Source: ECODEV

RATIO D'EMPLOIS EN FONCTION DES ETOILES

Catégorie 1 Emploi / n Chambres

5 étoiles 1 Emploi / 2 chambres

4 étoiles 1 Emploi / 2.6 à 3 chambres

3 étoiles 1 Emploi / 4 à 4.5 chambres

2 étoiles 1 Emploi / 6 à 8 chambres

Tableau 4- Source: Ratios ECODEV observés dans le secteur de Roissy + ACCOR

c <u>/ Estimation des emplois du secteur Commerces / hôtels / Restauration/ Services</u> ouverts dans les aérogares et abords immédiats

- Commerces et services privés des galeries intra aérogares : 300 emplois selon le décompte d'ECODEV.
- Hôtellerie: environ 500 selon le décompte par hôtels ECODEV (à compléter, il en manque peutêtre un ou deux).
- + Agences de location de voitures = 7 de plus que le listing aérogare (= 40 à 50 emplois).
- + Transports terrestres des voyageurs : 50 emplois (environ). Par ex. Orlybus. Et les nombreux taxis et VTC.

Autres services : plusieurs centres médicaux liés à l'aéroport (dont l'ACMS)

Catering (pris en compte dans cette rubrique par le recensement de 2013)

-Newrest: 180 employés à Orly/Rungis

-Servair : 650 emplois (unité de Wissous)

-ATOSA: environ 10 à Rungis

Soit un total de 1700 à 1750 emplois pour ces secteurs d'activité.

On est donc loin des 2500 indiqués par ADP pour 2013. Ce qui manque : stockage, gestion, rattachement à un siège ? Egalement voir les restaurants des hôtels non pris en compte ...

Location de voitures de courte durée : selon ACOSS, c'est très concentré à Orly (238 salariés pour la commune, probablement 200 liés à l'aéroport ? Il doit y avoir des sièges ou des garages importants)

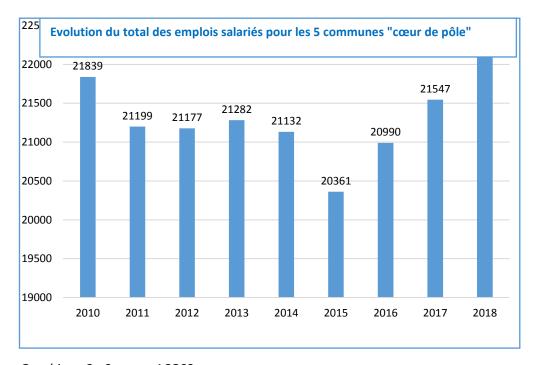
Le projet Connect 2020

À très court terme : le projet de jonction entre les deux aérogares est dès à présent bien engagé (Connect 2020). Un espace de 80 000 m² accueille une nouvelle salle d'embarquement ; une galerie (la « Rue parisienne ») offrira de nouvelles boutiques et des restaurants de qualité (3200 m²).

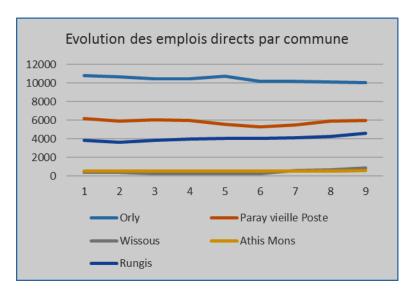
Selon ADP, 2600 emplois directs et 6500 emplois indirects seraient ainsi créés.

Partant de l'hypothèse de 3200 m^2 de commerces et restaurants, l'application des ratios observés dans les grands aéroports aboutirait néanmoins à des résultats bien inférieurs.

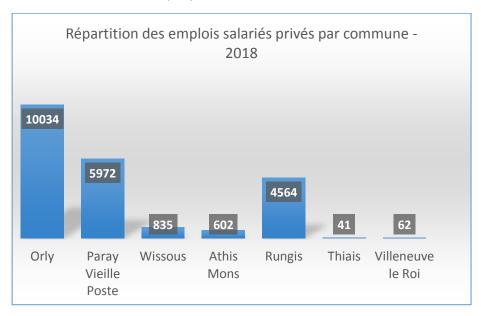
Source: ACOSS



Graphique 2 - Source : ACOSS



Graphique 3 Source : ACOSS



Graphique 4 Source : ACOSS

L'effectif des activités aériennes (les 3 NAF) est en baisse jusqu'en 2015 ; baisse suivie d'une reprise les quatre dernières années (avec un gain de 646 emplois) sans pour autant retrouver le niveau de 2010.

On notera que les gains de ces dernières années sont imputables au «transport aérien de passagers », ce qui est bien le cœur de métier d'un aéroport Et c'est assez nettement lié à la montée en régime du trafic aérien pour cette courte période.

1.3/ Evolution du total des emplois salariés privés directs (hors commerces) pour les 5 communes du pôle d'Orly (« Cœur de pôle »). Source ACOSS

- Orly reste nettement en tête mais tend à reculer.
- Une relative stabilité pour Paray Vieille Poste.
- Rungis: une certaine croissance (due aux gains dans le tertiaire).
- Wissous : loin derrière en effectifs (beaucoup plus de logistique) mais en hausse,
- Athis Mons est presque stable.

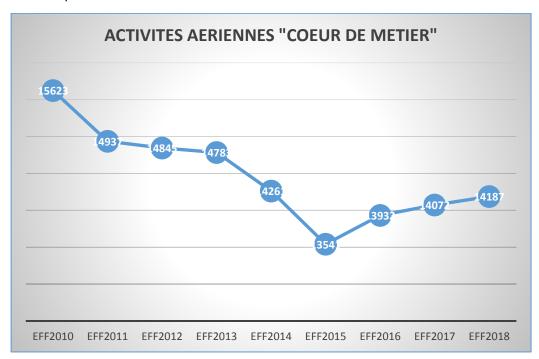
a/ Les activités aériennes au sens strict : leur poids et leur évolution

Les codes NAF pris en compte pour ces activités « cœur de métier » :

5110 Z: transports aériens de passagers

5223 Z: services auxiliaires des transports aériens

3316 Z : réparation et maintenance d'aéronefs.



Graphique 5 Source ACOSS

L'effectif des activités aériennes (les 3 NAF) est en baisse jusqu'en 2015 ; baisse suivie d'une reprise les quatre dernières années (avec un gain de 646 emplois) sans pour autant retrouver le niveau de 2010.

On notera que les gains de ces dernières années sont imputables au «transport aérien de passagers », ce qui est bien le cœur de métier d'un aéroport Et c'est assez nettement lié à la montée en régime du trafic aérien pour cette courte période.

b/ Totalisation provisoire des emplois directs d'Orly

Cette estimation est obtenue en première approche par addition des trois composantes : emplois salariés (sources ACOSS) + emplois publics + emplois du secteur Commerces – hôtels – restauration (HCR)

Catégorie	Emplois	Sources
Emplois salariés hors	22 000 (2018)	ACOSS (salariés secteur privé)
commerces	Dont aérien « cœur de	
	métier » : 14 200	
Estimation des emplois HCR	1750 (estimation)	Décomptes d'après listings ADP et
et catering		identification à l'adresse.
Transports routiers et	800 (estimation)	ACOSS (on a considéré que 50% de
transports terrestres de		l'activité transport terrestre avait
voyageurs		un lien avec l'aérien).
Emplois des services publics	3200	ADP + infos ponctuelles par
		services publics (PAF, DGAC, ADP,
		Douanes)
Total	27 850 emplois	

Tableau 5. Source: estimations ECODEV et ADP

Ce total est très proche de celui annoncé par UTOPIES pour l'année 2016.

Les enseignements de cette première partie

Evolution lente du total des emplois directs, avec des fluctuations assez fréquentes. Mais le total de 2018 est supérieur de 2000 emplois à celui de 2013.

Ce même total est à peine supérieur à celui du recensement ADP de 2000.

Dans la même période, le trafic aérien de passagers d'Orly a progressé de plus de 50%!

On mesure d'emblée la portée des gains de productivité, des innovations technologiques, des changements d'organisation dans les différentes fonctions d'un aéroport international.

Les métiers eux-mêmes ont très sensiblement évolué (point développé en seconde phase).

Les activités stables ou en légère croissance :

- Les services aéroportuaires (services d'assistance : piste, ravitaillement, nettoyage ...)
- Les activités commerciales, hôtelières et de services ...

Deux questions:

- Les tendances récentes ... technologies, productivité, demande transport aérien (deux mouvements contradictoires, voyager plus et limiter ses voyages ...).
- Ce qui va ou peut évoluer (stratégies de rapatriement, crises climatiques et, maintenant, sanitaires)...

DEUXIEME PARTIE: L'IMPACT TERRITORIAL

DEFINITIONS

- <u>Pôle d'emploi</u>: concentration d'activités économiques et d'emplois sur un espace géographique restreint qui génère une attraction positive de population active sur le territoire environnant (les flux sont centripètes).
- <u>Bassin d'emploi</u> : aire d'attraction d'un pôle d'emploi.
- <u>Pôle de main-d'œuvre</u> : concentration d'actifs sur un site donné.
- <u>Bassin de main-d'œuvre</u> : aire de diffusion d'un pôle de main-d'œuvre sur le territoire environnant.
- <u>Déplacements domicile-travail</u>: trajets quotidiens des actifs ayant un emploi (à l'exclusion des chômeurs) entre leurs lieux de résidence et d'activité. Par définition, ne sont identifiés que les flux « aller » qu'il faut évidemment multiplier par deux ;
- Travail « sur place »: désigne le travail de ceux qui exercent leur activité dans leur commune de résidence. Les « itinérants » (taxis, voyageurs de commerce, infirmières à domicile)... sont comptabilisés par défaut à leur lieu de résidence, ce qui gonfle légèrement les chiffres « sur place ».
- « Sortants »/ »Entrants »: Les « Sortants » sont des actifs ayant un emploi, qui quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Par opposition aux « entrants » qui viennent de l'extérieur alimenter un pôle d'emploi.

Pour en savoir plus, voir site de J. LORTHIOIS, in « Concept généraux »3.

N.B. Interprétation des données de déplacements domicile-travail.

Nous allons utiliser dans les pages qui suivent des statistiques de <u>flux domicile-travail</u>. Pour les interpréter, il faut tenir compte des modalités des interviews du recensement INSEE, qui a lieu au domicile de la personne enquêtée. En effet, rien ne permet à l'enquêteur qui obtient une réponse de son interlocuteur de type « je travaille à Orly » d'être en mesure de faire la différence entre :

- d'une part le « nom » désignant l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, quelle que soit la commune du lieu de travail (ex : Wissous, Athis-Mons) ;
- d'autre part le « lieu » géographique précis où s'exerce l'activité (c'est-à-dire le territoire de la commune d'Orly).

C'est pourquoi nous pensons que l'INSEE a procédé exactement comme dans le cas de Roissy, en affectant à la commune d'Orly l'ensemble des déclarations de lieu d'activité utilisant ce nom. Ce qui signifie que les emplois « affectés » à Orly sont certainement surestimés par rapport aux emplois effectivement « localisés » dans la commune d'Orly.

³ https://j-lorthiois.fr/concepts-generaux/distinguer-les-bassins-sans-les-confondre/

2.1/ Le Cœur de Pôle d'Orly

Les statistiques Emploi de l'INSEE fournissent des chiffres par commune qui couvrent un champ différent des données citées en première partie. On a vu plus haut que l'emprise aéroportuaire ne concerne pas la totalité du périmètre de la commune d'Orly (Val-de-Marne) qui par ailleurs est une ville de taille significative (23400 habitants en 2016). Pour pouvoir distinguer les activités liées à la population et celles rattachées à l'activité aéroportuaire, il faudrait effectuer une enquête à l'adresse, impossible à réaliser dans le cadre limité de cette étude. C'est pourquoi nous prendrons en compte la totalité des emplois de la commune d'Orly (22 600). En ce qui concerne les localités adjacentes, on a vu plus haut que l'emprise aéroportuaire s'étend principalement sur deux communes de l'Essonne : Wissous (7674 hab.) et Paray-Vieille-Poste (7411 hab.), ainsi que sur Athis-Mons dans le Val-de-Marne. Pour des petites localités comme Wissous et Paray, on peut affecter l'ensemble de leurs emplois au pôle d'Orly sans risque notable d'erreur (respectivement 8342 et 4199 postes de travail).

La situation est plus délicate en ce qui concerne Athis-Mons. La commune fournit à l'aéroport son plus gros contingent de main-d'œuvre (707 résidents qui travaillent à Orly, soit 4,3% de la population active - chômeurs inclus- ce qui traduit l'attraction bien modeste du pôle); par ailleurs, Athis-Mons est aussi une ville de taille appréciable (34 000 hab.) générant un certain nombre d'activités liées à la population (estimés en moyenne à 1 emploi sur 5).

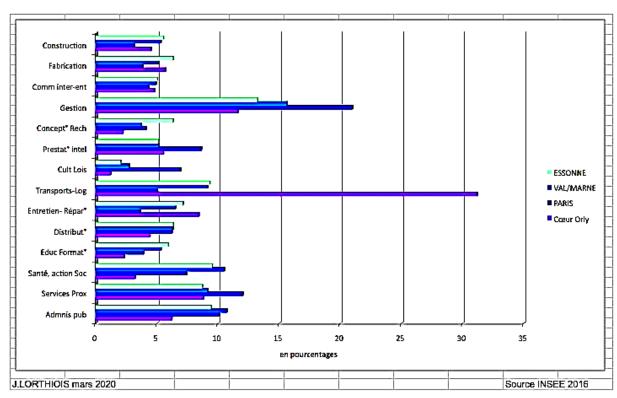
L'analyse de la structure des emplois par familles professionnelles (voir Tableau 6) nous fournit plusieurs indications importantes. On observe que la ventilation des rubriques est répartie de façon très semblable pour les 3 communes d'Orly, Wissous et Paray-Vieille-Poste, s'écartant assez fortement des moyennes départementales du 94 et 91 (voir Graphique 2). Relevons notamment l'importance de la famille « Transports-Logistique » (entre 30 et 32%, à comparer aux moyennes départementales qui ne dépassent guère 9%) et à l'inverse la faiblesse de la catégorie « Education-Formation » (entre 1,6 et 2,6%, contre 5 à 6% dans le Val-de-Marne et l'Essonne).

Athis-Mons dispose au contraire d'une structure des emplois assez classique, liée à son caractère plus urbain, se rapprochant des scores du Val-de-Marne et de l'Essonne. On observe par exemple (cf Tableau 6) le poids de « l'Administration publique » (14,4% contre 6,2% pour le cœur de pôle, mais 9 et 10% en Essonne et Val-de-Marne) ou de « l'Education-Formation » (8,2%) et à l'inverse, la faible part de la famille « Transports-Logistique » (13,1%).

C'est pourquoi **nous faisons le choix pour cette partie « analyse territoriale » de ne retenir que les trois communes** citées plus haut (outre Orly, Wissous et Paray-Vieille-Poste) **comme faisant partie du « Cœur de pôle d'Orly ».**

Tableau 6

			ALIANA III MANA PLATA	4	3 3	3	TOTAL CONTINUED OF				TOWN THOUSE TOWN		TOOOL TOOOL		Č	
Kubnques	5		MISSOUS	ParayyP	Wissous+Paray	r-aray	IOIALC	CCEUK	ATHIS-MOUS		VAL-DB-MAKNE	ARIA	ESSONNE	¥	74	, קימי
N° commune	94054		91689	91279					91027					ā		
emploi total	22515		8338	4296	12634		35149		9679		517506	90	444809	18	1798869	39
		%				%		%		%		%		%		%
Admnis pub	1662	7,38	997	258	623	4,14	2185	6,22	1389	14,35	55380	10,70	41617	96'8	182585	91'01
Agric	14	90'0	01	þ	14	0,11	28	80'0	12	0,12	761	0,15	1889	0,42	1477	80°0
ВТР	768	3,44	699	143	812	6,43	1580	4,50	410	4,24	27476	5,31	24477	8,50	86508	60°E
Comm inter-ent	086	4,35	1 75	181	715	99'9	1665	4,82	278	2,87	25189	4,87	22301	5,01	77251	4,29
Concept" R	<u> </u>	1,35	181	286	477	3,78	780	2,22	160	1,65	19192	3,71	27870	6,27	73195	4,07
Cult Lois	230	1,02	111	17	188	1,49	418	1,19	181	1,87	14088	2,72	9698	1,96	123604	18'9
Distribut®	1007	4,83	285	179	462	3,67	1551	15'5	720	7.44	32542	6,29	28126	6,32	110683	6,15
Educ Form	35	2,64	85	142	200	1,58	724	2,26	788	8,24	27496	5,31	26307	5,91	69685	3,87
Entratien- Répa	2011	8,93	629	301	854	7,31	2935	8,35	688	11.11	33593	6748	31583	7.10	64426	89'8
Fabrication	1174	5,20	11/9	293	834	6,60	2005	6,70	407	4,20	26259	5,07	28162	6,33	68483	18'8
Gestion	2255	10,02	1329	497	1826	14.45	4081	11,61	1034	10,68	80489	15,55	58652	13,19	377244	20,97
ransports-L	7129	31,66	01/97	1181	3821	30,24	10950	31,15	1265	13,07	47255	9,13	41293	87'8	90003	00'9
Prestat* intel	1241	5,51	988	300	689	5,45	1930	67'9	499	5,16	26421	5,11	22463	50,8	155384	†9 ′8
Santé, Act Soc	159	3,37	977	142	368	2,91	1127	3,21	815	8,42	54500	10,53	42471	99'6	133225	116
Services Prox	2311	10,26	488	289	111	6,15	3066	8,79	1024	10,58	46864	90'6	38900	8,75	216115	12,01
TOTAL	22515	100,001	8336	4296	12632	100,0	35147	1000	0896	100,00	517505	100.0	444809	100,0	1798869	1000
TOTAL sans G	22501		9788	4292	12618		35119		8996		516744		442920		1797392	
Source - recene and an additional NISE	omani e	smallam	d original	106 =	8					Ī				PIOPTION	JIS. mare	0006



STRUCTURE DES EMPLOIS PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES

Graphique 6

Dans le tableau ci-après (*Tableau 7*), nous présentons les principales données du dernier recensement. Le Cœur de pôle totalise 35 000 postes de travail⁴, sans qu'il soit possible d'isoler ceux liés à la population résidente. Soit près de deux fois plus d'emplois (1,87) que d'actifs en activité ou au chômage. Mais cette abondance ne suffit pas pour faire baisser le chômage du Cœur de pôle, dont le taux est élevé (17,8%)

DONNEES GLOBALES ACTIFS / EMPLOIS DU COEUR DE POLE

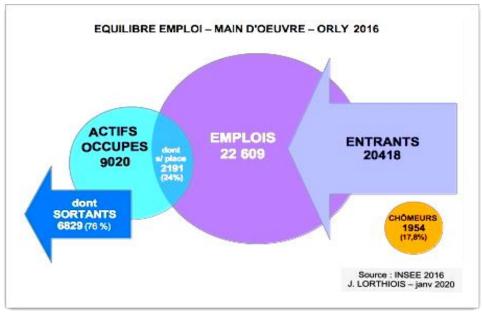
	POPULATI	ON ACTIVE		EMPLOIS	
	TOTALE	EN ACTIVITE	AU CHOMAGE	NOMBRE	TAUX D'EMPLOI
Orly	10974	9020	1954	22609	2,06
Paray-VP	3575	3204	371	4199	1,17
Wissous	4227	3891	336	8342	1,97
TOTAL	18776	16115	2661	35150	1,87
Source : Il	NSEE - 2016			J. LORTHI	IOIS – avril 2020

Tableau 7

(Nous analyserons beaucoup plus en détail les familles professionnelles et les métiers qu'elles regroupent, ainsi que les Catégories socio-professionnelles dans le cadre de la phase 2 de notre étude.)

⁴ Attention, la source est l'exploitation principale du recensement INSEE 2016, qui ne fournit pas exactement les mêmes chiffres que l'exploitation complémentaire des migrations domicile-travail.

Notre analyse porte cette fois sur la seule commune d'Orly qui présente toutes les caractéristiques d'une « ville dissociée » (Graphique 3), avec une faible correspondance entre les postes localisés sur le territoire (fonction Emploi) et la main-d'œuvre locale (fonction Travail). Comme dans tous les pôles d'emplois métropolitains, on observe une situation fortement excédentaire avec 22 600 postes de travail en 2016, au regard des 9000 actifs occupés. Toutefois, sur 31 500 travailleurs qui fréquentent le site, les fonctions Emploi et Travail ne se recoupent que de 7%. Le taux d'emploi sur place (24%) est à peine supérieur à la moyenne départementale (19,9% dans le Val-de-Marne). A comparer avec la situation de la commune de Créteil à fort enracinement local, affichant un score nettement plus élevé (32,1%).



Graphique 7

En synthèse, nous résumons dans le tableau ci-après (*Tableau 8*) la répartition des emplois par origine des actifs du Cœur de Pôle, qui totalise près de 36 000 travailleurs5. Sur cet ensemble, 3600 personnes exercent leur activité dans leur commune de résidence (10%), ce qui est très faible (Val-de-Marne, 19,9%); 400 autres (1,1%) se rendent dans une autre localité du Cœur du Pôle, ce qui montre une certaine « étanchéité » entre les 3 communes, exprimant sans doute la spécialisation de leurs activités. Restent 32 000 « entrants » venant de l'extérieur qui constituent 90% de l'ensemble.

REPARTITION DES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LE COEUR DE POLE

Flux Internes au Cœur de Pôle	Wissous	Paray VP	s/total	Orly	TOTAL COEUR
Wissous	-	15	15	69	84
Paray-Vieille-Poste	39	-	39	<i>178</i>	217
Orly	60	35	95	-	95
sous-total	99	50	149	247	396
Emploi s/ place	574	652	1226	2326	3552
Flux entrants	7702	4288	11990	19996	31986
Total GENERAL	8375	4940	13365	22569	35934
Source : INSEE 2016- exp	oloitation co	mplémentaire	2	J. LC	ORTHIOIS - 2020

Tableau 8

-

⁵ Attention, cette fois la source INSEE provient d'une exploitation complémentaire du recensement.

2.2/ Du Bassin d'emploi au « Bassin d'activités » du pôle d'Orly

Il est déterminé par la réponse à la question :

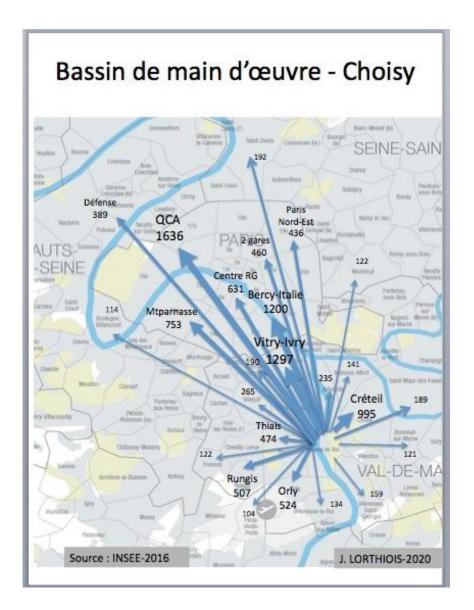
« Où habitent les actifs qui travaillent à Orly ? » Autrement dit par **l'ORIGINE** des travailleurs de l'aéroport. Au sens strict, ne devraient être retenues que les communes dont le flux principal de main-d'œuvre exerce son activité à Orly. Le tableau ci-après (*Tableau 9*) indique, pour une quarantaine de localités environnantes, la destination principale de leurs travailleurs et celles de rang 2 et 3.

LIEU/ORIGINE	11	EU/DESTINAT	TON	6	
LILO/ OKIGINE	rang 1	rang 2	rang 3	Rang 4-19	Rang 20 +
Cœur de Pôle	Tung 1	Tung L	rung 5	Rung 4 15	Hairy 20
Wissous	Antony	Rungis	Massy	Orly 7è	8
Paray	Athis-M	Orly	Rungis	Sumon:	į.
	200 7000	2 m	0.0010000	£	ă.
Bassin de Proximité					
Athis-M	Orly	Rungis	Paris 15	8 3	Q.
Savigny s/O	Paris 13	Orly	Paris 15		ć.
Choisy LR	Créteil	Vitry	Paris 13	2 3	ă.
VITRY S/ SEINE		POLE			
Villeneuve LR	Orly	Créteil	Rungis	8 3	5
Antony	Massy	Paris 15	Paris 8	i :	X
MASSY		POLE		£ :	377
Viry-Chatillon	Evry	Orly	Paris 15		
EVRY	E	POLE		9	9
Corbeil-Essonne	Evry	Lisses	Orly	lane i	6
Thiais	Chaisy LR	Vitry	Rungis	Orly 6è	Ŕ
Ris-Orangis	Evry	Orly	Corbeil-Essonne		
Draveil	Evry	Paris 13	Orly	X	8
Morangis	Massy	Chilly-Ma	Rungis	Orly 4è	S. C.
Chilly maz	Massy	Paris 15	Paris 8	2000	X
Vigneux s/S	Draveil	Montgeron	Paris 12	Orly 7è	
CRETEIL	Ø	POLE			Q.
Chevilly-La Rue	Villejuif	Rungis	Orly	That work i	Š
Ste Geneviève B	Evry	Paris 13	Bretigny	Orly 12è	ě
Juvisy-sur- Orge	Athis-M	Evry	Paris 13	Orly 4e	
Morsang s/O	Evry	Ste Geneviève	Viry-Ch	Orly 8è	ile.
Villejuif	Paris 13	Paris 15	Kremlin-B		x
Longjumeau	Massy	Chilly-Maz	Antony	Orly 13è	e e
Grigny	Viry-Châtillon	Evry	Fleury-M	Orly 5è	
Fresnes	Antony	Rungis	Villejuif	X	x
L'hay les Roses	Paris 13	Villejuif	Rungis	ġ :	x
Palaiseau	Massy	Orsay	Antony		x
St Michel s/0	Ste Genev	Evry	Paris 15	Orly 7è	
Villeneuve St Georges	Créteil	Paris 12	Paris 13	Orly 18e	line.
Limeil-Brevannes	Créteil	Paris 12	Bonneuil	g000000000000	×
Alfortville	Créteil	Paris 12	Paris 13		x
Maisons-Alfort	Créteil	Paris 12	Paris 13		x
Ablon s/S	Villeneuve LR		Créteil	× 3	Sec.
Bretigny s/ O	Evry	Paris 13	Ste Geneviève B	2	x
St Maur des Fossés	Créteil	Paris 8	Paris 12	2	ś ***
Rungis	Chevilly LR	Orly	Paris 13		
Chatenay-Malabry	Plessis-Rob.	Velizy-Villac.	Clamart	N 3	X
Les Ulis	Orsay	Massy	Gif s/Y	Part total	x
Bondoufle	Evry	Bretigny s/O	Ste Geneviève B	Orly 12è	d'i'
Cachan	Paris 15	Paris 14	Paris 13		x
Valenton	Créteil	Limeil-Brév.	Villeneuve S G	Orly 11è	ile.
Verrières LB	Massy Massy	Antony	Chatenay- M	25.000	×
Epinay s/O		Paris 13	Evry	Orly 14e	

Tableau 9

On se rend compte à la lecture de la première colonne **qu'il n'y a que trois communes qui répondent à ce critère**: bien évidemment Orly, puis Athis-Mons et Villeneuve le Roi. On pourrait rajouter également par adjacence Paray-Vieille-Poste, dans l'aire d'attractivité d'Athis-Mons et Ablon-sur-Seine, dans celle de Villeneuve-le-Roi; Savigny-sur-Orge, commune très déficitaire en emplois dans le sillage de Paris-13^{ème}, avec Orly en 2ème rang.

A l'inverse, une localité comme Choisy-le-Roi (Carte 2), qui partage avec la ville contiguë d'Orly ensemble Orly/Choisy » n'est guère tournée vers le pôle aéroportuaire (pas plus que celui de Rungis). Sur la carte de la page suivante (Carte n° 9), on constate que ses actifs se dirigent plutôt vers Seine-amont (pôles de Vitry - sur-Seine et d'Ivry), Bercy-Italie (Paris 13ème et 12ème arrondissements) et sur la rive droite, vers le Quartier Central des Affaires (QCA, 1er-2ème, 8ème 9ème, 16ème et 17ème arrondissements).



Carte 2

Bassin d'activités, « Aire directe », « Aire diffuse »

Ainsi, l'aire d'attraction d'Orly ne correspond pas à la définition classique d'un « bassin d'emploi », dont le pôle joue un rôle structurant sur son territoire environnant. C'est pourquoi nous estimons plus judicieux d'utiliser le terme « bassin d'activités » créé par J. Lorthiois, qui désigne l'aire d'attraction d'un pôle d'activités « hydroponique » (hors sol) très peu enraciné localement en raison de sa forte spécialisation sur quelques filières.

Un tel pôle détermine une « aire directe » (zone d'échanges intenses) très restreinte et une « aire diffuse » (zone d'échanges faibles) gigantesque, afin de trouver la main-d'œuvre nécessaire. Aussi avons nous pris l'option d'étudier dans les pages qui suivent ce que nous avons appelé un « bassin de proximité » constitué par les villes fournissant les plus gros flux de main-d'œuvre aux trois communes du Cœur de Pôle.

2.3/ L'aire directe et le « Bassin de Proximité » du Cœur de pôle Orly

En principe, ne devraient appartenir à l'aire directe que les communes stratégiques pour le fonctionnement de l'aéroport respectant trois conditions :

- être localisées à proximité d'Orly,
- avoir un flux principal de travailleurs à destination du pôle aéroportuaire ;
- représenter un nombre important d'actifs. Dans le cas de localités très déficitaires en emplois et/ou proches du périphérique, nous devons effacer l'« effet Paris » (ex : Villejuif où viennent en tête les destinations des 13 en la marchier et 15 en arrondissements ; même cas de figure pour Cachan).

On a vu plus haut qu'il n'y avait que six communes répondant à cette définition. C'est pourquoi nous avons décidé d'élargir le périmètre aux localités fournissant les flux les plus importants de main-d'œuvre alimentant Orly, même s'il s'agit de mouvements minoritaires pour la commune concernée. Nous avons pris également en compte des déplacements émanant de pôles urbains adjacents de rang régional (Evry, Créteil, Massy...) et de quelques localités de leur bassin de main-d'œuvre.

Situés dans l'environnement de l'aéroport, ces villes ne font pas partie du bassin d'emplois d'Orly au sens strict (elles génèrent leur propre aire d'influence : Villejuif pour Vitry, Choisy-le-Roi pour Créteil...), mais en raison de leur proximité et de leur taille, elles abritent un nombre significatif de travailleurs de l'aéroport.

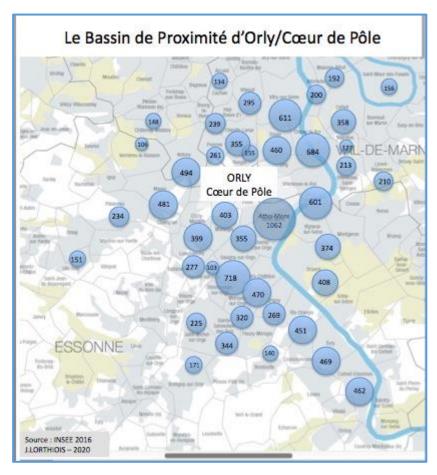
Nous obtenons ainsi un ensemble de 45 communes de ce que nous avons appelé **le « bassin de proximité » du pôle d'Orly**. On trouvera leur liste ci-après, classée par ordre d'importance des flux respectifs d'entrants dans les 3 communes du Cœur de pôle (*Tableau 10*). La carte qui suit (*Carte 10*) illustre ce tableau. Nous constatons que malgré leur proximité avec l'aéroport, **ces localités sont situées pour l'essentiel dans l'aire d'attraction d'autres pôles adjacents**, par ordre d'importance décroissante :

- Evry: Viry-Châtillon, Corbeil-Essonnes, Ris-Orangis, Draveil, Ste Geneviève des Bois, Morsang-sur-Orge;
- Créteil : Choisy-le-Roi, Thiais, Villeneuve-Saint-Georges, Limeil-Brévannes, Alfortville, Maisons-Alfort
- Massy: Antony, Morangis, Chilly-Mazarin, Longjumeau, Palaiseau...

Sans compter des communes directement reliés à Paris-Italie (13 ème) soit proches de la capitale (Villejuif, L'Hay les Roses) soit très déficitaires en emplois (Savigny-sur-Orge)...

1 - 1111	AC	TIFS ENTR	ANTS		
HABITANT A:		à Paray VE		à Orly	TOTAL COEUR
Athis-M	181	174	355	707	1062
Savigny s/O	149	117	266	452	718
Choisy LR	72	104	176	508	684
Vitry s/ S	143	29	172	439	611
Villeneuve LR	63	40	103	498	601
Antony	214	59	273	221	494
Massy	263	36	299	182	481
Viry-Chatillon	93	70	163	307	470
Evry	129	36	165	304	469
Corbeil-Essonne	84	23	107	355	462
Thiais	52	55	107	353	460
Ris-Orangis	106	46	152	299	451
Draveil	61	50	111	297	408
Morangis	145	88	233	170	403
Chilly maz	168	45	213	186	399
Vigneux s/S	71	52	123	251	374
Créteil	78	23	101	257	358
Chevilly la Rue	42	5	47	308	355
Ste Geneviève B	100	43	143	201	344
Juvisy s/O	47	45	92	229	321
Morsang s/O	81	58	139	181	320
Villejuif	55	30	85	210	295
Longjumeau	153	14	167	110	277
Grigny	75	14	89	180	269
Fresnes	116	17	133	128	261
L'hay les Roses	68	8	76	163	239
Palaiseau	113	21	134	100	234
St Michel s/O	58	19	77	148	225
Villeneuve St Georges	54	4	58	155	213
Limeil-Brevannes	38	24	62	148	210
Alfortville	39	18	57	143	200
Maisons-Alfort	49	8	57	135	192
Ablon s/S	22	11	33	140	173
Bretigny s/ O	52	21	73	98	171
St Maur des F	38	24	62	94	156
Rungis	20	45	65	90	155
Les Ulis	90		100	51	
Chatenay -M	39	18	57	91	
Bondoufle	62	21	83	57	140
Cachan	32	24	56	78	
Valenton	37	0	37	90	127
Verrières LB	41	15	56	50	106
Epinay s/O	21	15	36	67	103
TOTAL BASSIN PROX	3614	1579	5193	9231	14424
Total des flux					
700 communes	8375	4990	13365	22569	35934
% total general	43,2		38,9	40,9	
INCEE 2016			111,	1 / 007	1010 - 1 2222
INSEE 2016 - exploitat	ion complén	nentaire	× .	J. LORTH	IOIS avril 2020

Tableau 10



Carte 3 - Nombre de résidents « entrants » travaillant dans le Cœur de Pôle

La carte ci-dessus (*Carte 10*) représente le nombre d'actifs travaillant dans le Cœur de Pôle. Elle fait apparaître dans un **rayon d'environ 10 kms** un alignement de villes Sud-Est Nord-Ouest, qui correspond aux **axes de transport routier desservant l'aéroport**: autoroute A6 (de Corbeil/Evry jusqu'à Cachan), doublée par la Nationale 7. Notons que ce tracé correspond au futur tram-train T12 Evry/Massy. On observe également un axe sud-ouest/nord-est desservi par l'A10; et un axe est-ouest moins marqué correspondant à l'autoroute A 86. La desserte en **transports en commun semble beaucoup moins structurante**: selon l'enquête ADP de 2013, la part d'actifs travaillant sur le périmètre de la plate-forme utilisant les TC est de 10,5% pour les actifs originaires de l'Essonne et de 14% pour ceux du Val-de-Marne.

2.4/ L'aire diffuse du « Bassin d'Activités» d'Orly

Les localités de Wissous et de Paray-Vieille-Poste ont des attractions très faibles qui ne peuvent être comparées à celles d'Orly d'ampleur totalement différente. Aussi nous faisons le choix d'étudier pour le « grand périmètre » du bassin d'activités **les flux entrants de la seule commune d'Orly** qui ont le mérite de représenter une cohérence statistique. Ceux-ci concernent 20 000 actifs tous flux confondus (dont 9200 pour le bassin de proximité, 41%), auxquels s'adjoignent 2300 résidents travaillant sur place. Ce qui

constitue un excellent taux de couverture (80 %) des déplacements domicile-travail du pôle aéroportuaire, au regard des 28 000 emplois qui ont été estimés dans la première partie de notre étude.

Une configuration du bassin très particulière

On a vu plus haut que le bassin d'Orly représente toutes les caractéristiques d'un espace déterminé par un pôle ultra-spécialisé sur quelques filières. Ceci se traduit par une aire diffuse très vaste, correspondant à l'aire de recrutement nécessaire pour trouver la main-d'œuvre adéquate. Nous observons ainsi une myriade de petits flux lointains qui s'étalent sur plus de 100 km du nord (Chantilly dans l'Oise) au sud (Dreux, en Eure-et-Loir) et de l'ouest (Limay, dans les Yvelines) à l'est (Avon, en Seine et Marne).

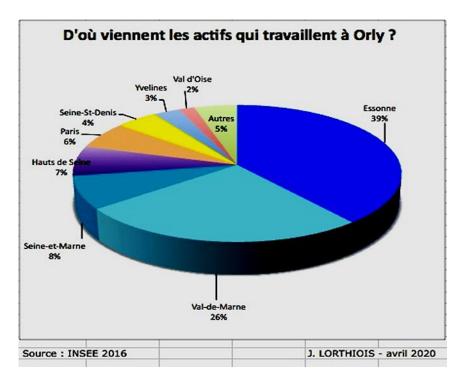
Le périmètre de l'Aire diffuse du pôle d'Orly :

L'espace ainsi déterminé couvre un territoire gigantesque de 700 communes et pas moins de 11 départements, dont toute l'Ile-de-France, 21 communes du Loiret, 17 d'Eure-et-Loir plus accessoirement 14 de l'Oise, sans compter des origines plus lointaines (165 communes) et des « divers » trop disparates que nous avons exclus du total (20).

L'aire diffuse du bassin d'Orly possède une configuration allongée nord-sud qui reflète la disposition des réseaux de transports de ce grand quadrant sud-est de la métropole, constitués essentiellement de radiales reliant le centre de l'agglomération parisienne à la périphérie, permettant à un pôle éminemment métropolitain comme Orly de fonctionner. A l'inverse, la dispersion considérable de petits flux d'actifs venant de partout, dans une énorme diversité d'origine déterminant un espace aréolaire, ne peut être traitée par une offre de transport lourd, forcément linéaire.

De plus, bien que l'organisation du travail respecte un couvre-feu à la différence de Roissy-CDG, les postes fonctionnent en horaires décalés, partiellement hors heures ouvrables. C'est pourquoi les déplacements en direction du pôle aéroportuaire sont effectués à 79 % en voiture. Nous faisons l'hypothèse que cette dispersion s'explique en partie par les choix résidentiels des personnels navigants ou encore d'actifs positionnés sur certains métiers hyperspécialisés.

Nous observons sur le graphique et le tableau ci-après (*Graphique 5 et Tableau 11*) la répartition par département des différents flux entrants d'actifs exerçant leur activité à Orly. Sans surprise, le bassin diffus est plus développé au sud, ce qui correspond au fonctionnement des flux domicile-travail en Ile-de-France, dont les mouvements aller vont de la périphérie vers le centre. D'où l'importance de l'Essonne qui constitue le principal réservoir de travailleurs de l'aéroport.



Graphique 8

Où habitent les actifs qui travaillent à Orly?

Essonne	7 800	Seine Saint-Denis	918		
Val de Marne	5 125	Yvelines	588		
Seine-et-Marne	1 569	Val d'Oise	360		
Hauts de Seine	1 405	Autres	952		
Paris	1 279				
TOTAL GENERAL	19 996				

Source: INSEE 2016 - exploitation complémentaire J. LORTHIOIS - 2020

Tableau 11

Les actifs « entrants » originaires de Paris représentent un cas original dans l'ensemble des entrants du pôle d'Orly. Ils fournissent un nombre appréciable d'actifs (1817) à l'aéroport, mais qui ne font évidemment pas partie de la zone d'influence d'Orly.

Le classement par ordre décroissant des arrondissements est intéressant *(Tableau 12)*. On y voit à la fois l'importance du quadrant Sud-Est de la capitale, avec en tête le pôle Bercy-Italie (13è-12ème, 407 actifs) qui bénéficie d'une liaison très rapide ; suivi par le pôle Montparnasse (14è-15^e, 318). Mais aussi le lieu d'origine des cadres dans les arrondissements aisés de la capitale (8^e, 16^e, 1^{er}, 7^e, 17^e,; 535 travailleurs). L'utilisation **prépondérante des transports en commun (75,5%**) n'est pas ici une surprise, compte tenu du comportement spécifique des habitants de la capitale (taux d'équipement automobile des ménages de 34,4%).

ACTIFS PARISIENS TRAVAILLANT DANS LA COMMUNE D'ORLY

Tableau 12

A a di a a 4	Pas de	2.0		TC	Flux
Arrondisst	transport	2 Roues	Voiture	TC	Total
Paris 13ème	0	3	60	220	283
Paris 15ème	0	4	48	110	162
Paris 8ème	0	6	54	106	166
Paris 14ème	0	0	44	108	152
Paris 12ème	0	1	24	99	124
Paris 16ème	1	0	22	79	102
Paris 1er	0	3	14	77	94
Paris 7ème	0	0	11	76	87
Paris 17ème	0	1	18	66	85
Paris 11ème	0	0	21	54	75
Paris 19ème	0	3	11	55	69
Paris 10ème	0	0	11	53	64
Paris 9ème	0	0	5	56	61
Paris 6ème	0	3	7	40	50
Paris 2ème	0	3	9	37	49
Paris 4ème	0	0	10	38	48
Paris 20ème	0	0	22	24	46
Paris 5ème	0	0	1	45	46
Paris 18ème	0	0	13	18	31
Paris 3ème	0	0	5	11	16
TOTAL	1	27	410	1372	1810
%	0,06	1,49	22,65	75,80	100,00
Source : INSEE	2016				
Exploitation complémentaire			J. LORTHIOIS - avril 2020		

En ce qui concerne le reste de l'aire diffuse, on observe que, très rapidement, dès qu'on s'éloigne de l'aéroport, les flux à destination de celui-ci deviennent très minoritaires pour les communes. Ceci est particulièrement visible pour le bassin de main-d'œuvre très déficitaire en emploi de la Vallée de l'Orge (Saint-Michel-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Juvisy ...), avec une population active peu qualifiée, très dépendante de pôles d'emplois multi-activités, à l'opposé du pôle ultraspécialisé d'Orly.

Au cours de la deuxième phase de l'étude, nous étudierons plus en détail la configuration de l'aire diffuse, l'impact du pôle aéroportuaire sur les principales intercommunalités concernées, ainsi que les caractéristiques des familles professionnelles, déclinées ensuite en une palette de métiers.

Les enseignements de cette deuxième partie

Pour conclure sur l'analyse territoriale, nous avons clairement montré les caractéristiques du bassin d'Orly, exerçant une faible attractivité sur un espace très vaste.

Cette situation induit une fragilité notable, encore renforcée par l'incertitude qui règne aujourd'hui sur les perspectives du transport aérien avec la crise sanitaire.

Aussi, il semble prudent de ne pas miser trop fortement sur le développement du pôle aéroportuaire, mais plutôt de **diversifier l'offre d'activités et d'emplois en valorisant les ressources endogènes** du bassin. Notamment en développant l'emploi « présentiel » de services liés à la population locale, moins soumis aux aléas de la conjoncture et n'induisant pas une forte demande de déplacements.

TROISIEME PARTIE LA RELATION ENTRE TRAFIC AERIEN ET EMPLOIS

CRITIQUE DES METHODES UTILISEES ET COMPARAISONS INTERNATIONALES

ADP a mis récemment en avant des ratios d'emplois liés à l'évolution du trafic aérien de 1400 emplois pour 1 MPPA.

Le projet CONNECT se traduirait également par un potentiel de gains d'emplois liés à l'offre commerciale nouvelle au sein de l'aéroport d'Orly ...

3.1/ L'Evolution du trafic aérien : une progression assez régulière, qui s'écarte de celle des emplois ...

Un peu plus de 33 millions de Passagers en 2018

Evolution du trafic aérien de passagers d'Orly : 29 537 000 en 2019 (une baisse liée aux travaux d'une piste).



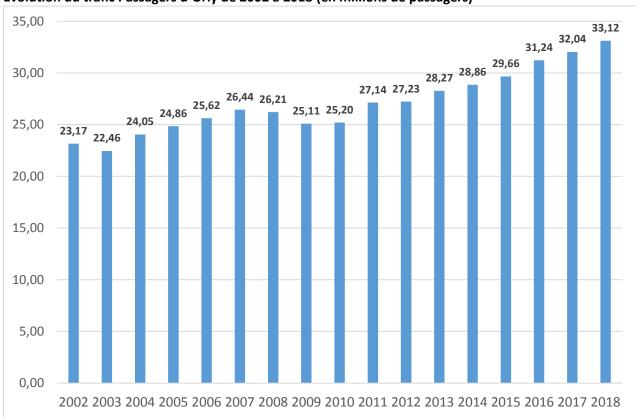
©Groupe ADP

Cette baisse du trafic à Orly est selon ADP notamment liée aux limitations de mouvements induites par la fermeture pour travaux de la principale piste d'Orly (rouverte depuis début décembre) ainsi qu'aux effets de la faillite de la compagnie Aigle Azur qui a cessé ses activités en septembre 2019. Le trafic France est en décroissance de 1,6% dans les deux aéroports parisiens, tandis que le trafic Europe (hors France) est en progression de 0,7%; le trafic international (hors Europe) est en progression (+1,9%) du fait d'une croissance sur les faisceaux suivants : DOM-COM (+11,9%), Moyen-Orient (+3,0%), et l'Amérique du Nord (+2,8%). Les faisceaux en retrait sont : Asie-Pacifique (-1,4%), Amérique Latine (-0,2%), et l'Afrique (-0,2%).

Le nombre de passagers en correspondance augmente de 4,4%. Le taux de correspondance de Paris Aéroport s'est établi à 25,1%, en hausse de 0,8 point par rapport à novembre 2018.

Depuis le début de l'année, le trafic de Paris Aéroport est en progression de 2,8% avec un total de 99,904 millions de passagers : CDG affiche 70,366 millions de clients (+5,6%) et Orly 29,537 millions (-3,5%). Sur douze mois à fin novembre, les deux aéroports parisiens ont accueilli au total 108,029 millions de passagers, soit une augmentation de 2,8% par rapport à la période précédente.

Sur les onze premiers mois de l'année 2019, le nombre de passagers en correspondance progresse de 8,1%, le taux de correspondance s'établissant à 22,6%, en hausse de 1,1 point.



Evolution du trafic Passagers d'Orly de 2002 à 2018 (en millions de passagers)

Graphique 9 – source ADP (millions de passagers)

Pour Orly, le trafic passagers passe de 23 MPPA⁶ en 2003, à 33 MPPA en 2018 (et un peu moins en 2019 : une piste étant en travaux), soit une hausse de +43% en 16 ans (taux moyen de croissance annuelle de + 2,69%).

A comparer avec le trafic de Roissy sur la même période :

48 358 699 passagers en 2002

Et en 2018 : 72 229 723 passagers ; soit une progression de + 49,4%.

Par conséquent, il est difficile d'affirmer qu'Orly est en décrochage par rapport à Roissy!

3.2/ Evolution du ratio MPPA et emplois directs

Que ce soit à Roissy ou dans les grands aéroports européens, le ratio d'emplois pour 1 MPPA (million de passagers par an) est bien inférieur aux perspectives annoncées pour Orly par ADP. Il se situe aujourd'hui aux alentours de 1000 emplois/ MPPA (et non 1450!)

En second lieu, ce ratio tend à baisser régulièrement depuis plus de 15 ans.

-

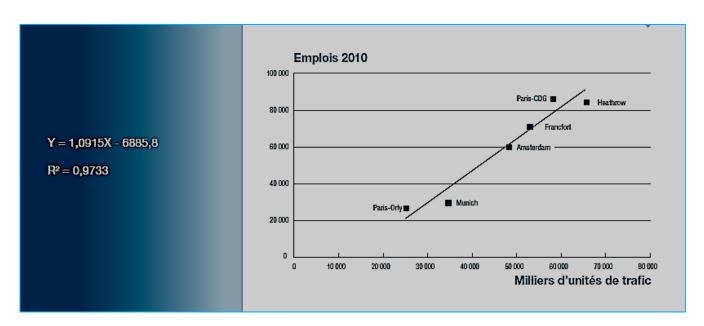
⁶ MPPA: millions de passagers par an.

Parmi les raisons principales : les gains de productivité, l'emport moyen des avions plus élevé (nombre de passagers à bord), impact des technologies numériques sur les procédures d'enregistrement et d'embarquement.

Les effectifs au sol vont diminuer de manière inéluctable ; on le voit déjà avec les procédures simplifiées d'embarquement (auto scanning des cartes d'embarquement), du parcours de sécurité rationalisé (contrôle d'accès et inspection filtrage, utilisation de la reconnaissance faciale pour le contrôle des passeports : moins de postes à ce niveau), et même des bagagistes (des procédures d'automatisation, voire la mise en place de robots et de tracteurs à bagages autonomes).

A Orly, un ratio plutôt en baisse (environ 900 emplois pour un million de passagers).

Comparable à celui de Schiphol, mais inférieur à celui de Roissy, car l'emprise ADP -plus vaste- a accueilli davantage d'activités dont certaines ne sont pas totalement inféodées à la proximité de l'aéroport.



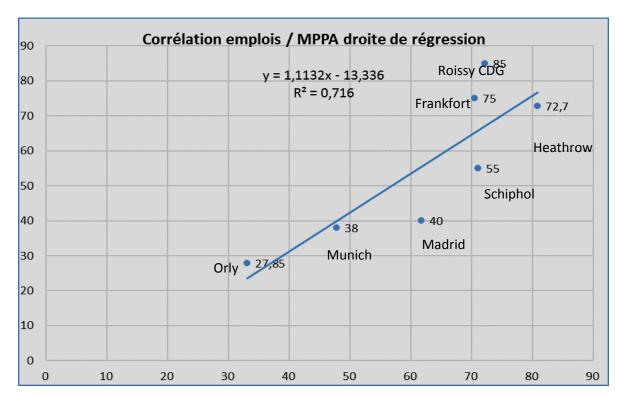
Corrélation observée entre trafic passagers et emplois dans les aéroports européens

Graphique 10 (Source: ADP)

En 2010 le coefficient de corrélation est particulièrement élevé (proche de 1, avec une valeur de 0,9733).

Le même calcul pour les données de 2018 donne un **r² de 0,716,** donc beaucoup plus faible. La droite de régression montre que les **écarts se sont accrus entre les aéroports** européens.

Le même calcul pour les données de 2018 donne un **r² de 0,716,** donc beaucoup plus faible. La droite de régression montre que les **écarts se sont accrus entre les aéroports** européens.



Graphique 11 Abscisses: MPPA; ordonnées: emplois directs – source: ECODEV

Dans le graphique de 2010, la pente de la droite (propension à créer des emplois pour un gain de 1 million de passagers) correspondait en 2010 à 1300 Emplois/MMPA.

En 2018, les grands aéroports européens comme Heathrow et Schiphol se sont écartés de la courbe de tendance, avec des ratios plus faibles, tandis que Frankfort se place nettement au-dessus. Mais Roissy CDG s'en détache sensiblement (peut être aussi en raison du mode de décompte des emplois aéroportuaires).

Dans le même sens, L'étude de l'ACI (Airports Council International Europe) - Intervistas 2015 - estimait que pour les aéroports de plus de 10 millions de passagers /an, le ratio moyen se situe en moyenne à 950 emplois/MPPA en Europe.

3.3/ Les emplois (et effets) indirects

<u>L'emploi indirect</u> d'un aéroport correspond aux effectifs des fournisseurs et prestataires extérieurs à l'entreprise et auxquels elle fait appel pour la bonne marche de son activité (tendance à l'externalisation croissante de fonctions qui ne constituent pas le cœur de son métier). Si l'on raisonne en valeur ajoutée comme le font le BIPE, UTOPIES et ACI, il faut, idéalement, utiliser <u>le tableau des échanges intersectoriels</u> (<u>TES de la Comptabilité nationale</u>), avec également ses limites.

« Pour mémoire, le TES est un des tableaux des comptes nationaux permettant l'analyse pour chaque branche d'activité des produits selon l'origine (production nationale ou importations) et sa destination (consommations intermédiaire et finale, exportations, investissements). Il est particulièrement adapté à l'échelle nationale ou régionale, c'est pourquoi, au regard de la problématique, son usage semble pertinent». **BIPE 2012.**

Pour UTOPIES:

Les activités « directes » d'une plateforme aéroportuaire passent des commandes de biens et services à leurs **fournisseurs.** Pour répondre à ces commandes, ces entreprises vont réaliser à leur tour des

commandes auprès de leurs propres fournisseurs, et ainsi de suite dans toute l'économie jusqu'à ce que les effets ricochets s'estompent dans l'économie française. Ainsi, les impacts indirects sont tous les impacts générés par les entreprises directes dans toute la chaîne de fournisseurs (du rang 1 à n).

Utopies précise et prend quelques précautions :

« Le modèle est basé sur <u>les tableaux entrées-sorties</u>. ⁷ La fiabilité des résultats du modèle dépend donc de la fiabilité des données de ces tableaux. Par ailleurs, ces tableaux sont une représentation comptable des interactions économiques pour une année donnée. Il n'y a donc pas de prise en compte de l'inflation et de la croissance économique. Les relations industrielles et les parts de marché sont donc fixes et indépendantes du niveau de production des secteurs d'activité. Les relations interindustrielles ne sont modifiées que lors de la mise à jour annuelle des tableaux entrées-sorties ».

Nous sommes relativement réservés sur ce point : ces emplois indirects restent difficiles à apprécier de manière fine, les prestataires ne sont pas nécessairement locaux/régionaux et ils fonctionnent sur des secteurs d'intervention variables selon leur spécialité et leur marché. Exemple de la fourniture énergétique, dont les carburants (on en rappelle le poids dans les achats) : jusqu'où faire remonter la filière d'approvisionnement, pour éviter les doubles comptes ? Quelle répartition avec la demande de Roissy ?

La note méthodologique d'ACI **remarque que l'on compte en général le Chiffre d'affaires et non la Valeur Ajoutée, les emplois toutes catégories et non les ETP (ce qui a pour effet de majorer les résultats).**

On pourra se référer utilement aux grands postes de dépenses des compagnies aériennes : Personnel 34 %, Carburants 33%, maintenance 11%, droits et taxes 3% ... (source : Aéronews).

Bien entendu le fonctionnement général d'un aéroport comme celui d'Orly requiert des achats et des investissements très diversifiés. Cette externalisation concerne beaucoup le secteur du génie civil, les infrastructures et la maintenance des bâtiments...

Il serait plus pertinent de procéder par <u>enquête directe auprès des fournisseurs et prestataires</u> (au moins ceux de premier rang, comme cela fut fait il y a quelques années pour l'aéroport d'Heathrow à Londres).

3.4/ Les emplois induits

Plus problématiques encore, ils découlent en théorie de l'augmentation de l'activité économique générée par les salaires distribués au titre des emplois directs (les entreprises du site aéroportuaire) et indirects (leurs fournisseurs). Ces salaires sont en grande partie dépensés régionalement et au-delà (voir la structure de consommation des ménages par CSP et les grands postes de dépenses. Exemple des achats d'un équipage de compagnie aérienne à l'occasion d'escales ...)

<u>Mieux vaut ne pas rentrer dans cette logique à notre avis</u>; en tout état de cause, il n'est pas satisfaisant d'additionner les emplois directs et indirects, eux bien tangibles, à des emplois induits très diffus et non identifiables.

3.5/ Les emplois catalytiques

Cette notion est fréquemment utilisée pour apprécier l'effet d'entraînement du transport aérien sur <u>l'activité touristique, hôtelière et commerciale</u>, à travers la dépense des usagers (les voyageurs), et non pas des salariés. Le même raisonnement peut être conduit pour le **tourisme d'affaires** (l'industrie des salons)

⁷Tableaux d'échanges publiés par les Comptes de la Nation.

car <u>l'effet d'attractivité</u> est très sensible (notamment par la dépense hôtelière, de restauration, et l'offre de nouveaux établissements, qui est en partie locale et largement régionale). Voir cependant la « balance tourisme » de la France qui n'est pas seulement positive ... La France (dont l'Ile de France) est bien entendu une destination majeure, mais les deux sont également fortement émetteurs de voyages ... à l'étranger.

L'activation du volume d'affaires de la métropole parisienne est mise en avant de manière plutôt subjective (cf. les critiques de ce mécanisme par **Brendon Sewill** dans son ouvrage « Airport jobs, false hopes, crual hoax ? »).

C'est plutôt une interaction métropole /aéroport qui fonctionne dans les deux sens, avec une très forte sensibilité à la conjoncture nationale et mondiale. L'étude de Jean Kakou Rossy (University Erasmus de Rotterdam), "The economic impact of Schiphol airport on Amsterdam Region" insiste également sur cette relation à double sens; il prend également en compte les effets négatifs de l'accroissement du trafic aérien. La croissance du tourisme résulte pour une large part de l'accroissement du PIB et des revenus, qui génèrent à leur tour un besoin (ou une envie) de voyage et d'utilisation du transport aérien. Ce ne seraient pas les aéroports qui soutiennent les emplois du tourisme mais plutôt l'inverse!

On ne saurait trouver dans la mesure de cet impact économique une quelconque automaticité comme le suggèrent certaines méthodologies adoptées et utilisées sans regard critique sur l'interprétation des résultats ; l'addition pure et simple des chiffres d'emplois relève essentiellement, on le voit bien, du pur marketing territorial!

L'étude du CGET sur les impacts économiques aéroportuaires (2017) développe de son côté une approche critique des méthodes utilisées et de leur hétérogénéité.

Elle souligne également que seuls sont pris en compte les bénéfices générés par l'infrastructure aéroportuaire mais quasiment jamais les coûts induits (bruits et impacts environnementaux).

_

⁸ On le voit bien avec la pandémie du COVID19 : la fermeture des hôtels et des musées a fait immédiatement chuter la fréquentation touristique, accentuée seulement une semaine plus tard par la réduction des fréquences aériennes, jusqu'à leur annulation ou presque. CQFD

TYPOLOGIE DE L'EMPLOI DIRECT DES AEROPORTS EUROPEENS (source : ACI / Airports Council International)

	Emplois /MPPA			TRES FORTE DENSITE D'EMPLOIS (1500 emplois /MPPA et +)
1500			FORTE DENSITE D'EMPLOIS (1100- 1500 emplois /MPPA)	Niveau de trafic plus modeste Siège de Cie aérienne Base de maintenance
1100		MOYENNE DENSITE D'EMPLOIS (750 - 1100 Emploi/MMPA)	Hub international Trafic international Vols réguliers Base de grandes Cies aériennes Fort développement	-Bruxelles -Hambourg -Cardiff
	FAIBLE DENSITE D'EMPLOIS (350-750 Em- ploi/MMPA)	Trafic international important Vols réguliers Base de Cies aériennes Développement significatif	-Heathrow -Paris CDG -Schiphol	
750 350	Trafic intérieur Charters Utilisation intensive Pas de base de Cie aérienne Développement li- mité	-Munich -Zurich -Oslo		
	-Barcelone -Grande Canarie -Milan			

Graphique 12

Cette typologie met en avant :

- **Un type à « faible densité d'emplois »** : vols intérieurs, vols charters et low-cost, pas de base de compagnie aérienne (c'est un peu le cas de Beauvais aussi)
- **Un type « de densité moyenne » :** trafic plus international, vols réguliers, quelques bases pour des compagnies aériennes (Munich et Zurich) ; on pourrait y ajouter Orly.
- **Un type de « densité élevée »** : hub aéroportuaire, siège d'importantes Cies aériennes ... : Heathrow, Roissy et Schiphol entrent dans cette catégorie.
- Et quelques cas de « densités très fortes » pour des aéroports plus modestes, mais qui ont par exemple un site de maintenance très développé (Hambourg).

Etude de l'ACI : un ratio de 950 emplois /MPPA environ

« L'étude montre que pour 1000 passagers voyageant dans les aéroports européens est associé, en moyenne 0,954 d'emploi direct. Elle souligne également l'importance des économies d'échelle : le niveau d'emploi direct généré par 1000 passagers supplémentaires pour un petit aéroport est supérieur à celui des grands aéroports. En outre, les passagers en correspondance ont un impact direct sur l'emploi plus faible (3%) que les passagers en origine ou destination. Ce résultat suggère que les passagers en correspondance ne consomment pas certains services dans les aéroports, tels que le parking, la location de voitures et d'autres moyens de transport au sol. Les passagers empruntant les compagnies low cost (LCC) ont un impact plus faible sur les emplois directs (20% de moins) que les autres types de trafic. Cela s'explique par les services auxiliaires réduits de ces compagnies (tels que la restauration en vol et les salons d'aéroport) ainsi qu'un moindre niveau de dépenses des passagers ».

3.6/ La dynamique immobilière

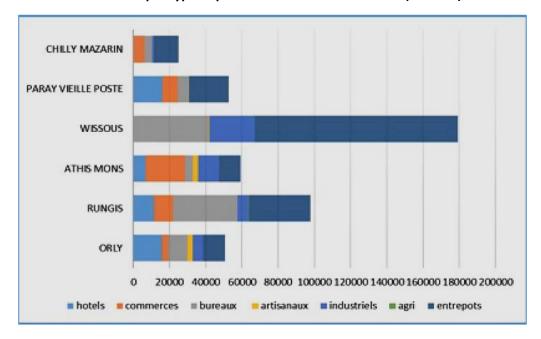
C'est un des aspects de ce qui est souvent appelé « effets catalytiques » du pôle aéroportuaire. Notion floue, mais qui recouvre tout de même certaines réalités.

Le suivi des investissements immobiliers pour les entreprises (bureaux, entrepôts, commerces, hôtels et locaux industriels) dans l'environnement immédiat d'Orly permet d'en prendre la mesure.

Il est vrai qu'entreprises et investisseurs sont sensibles à la qualité de la connectivité d'un site et d'une métropole.

Reste à apprécier le <u>lien de causalité avec la proximité de l'aéroport</u> : lien fonctionnel ? Effet d'adresse ? Bénéfice des infrastructures de transports terrestres ?? Avec quel niveau d'inféodation ? **Nos enquêtes de 2014 auprès des entreprises de Roissy (pour le GIP Emploi CDG) montraient qu'une minorité d'entreprises étaient très fortement dépendantes d'une proximité immédiate.**

Les locaux d'activités autorisés par type et par communes de 2010 à 2018 (SITADEL)



Graphique 13 Source : SITADEL2 (unité : m² de surfaces autorisée)

En réalité les facteurs d'attractivité se combinent : qualité de la desserte générale du secteur, proximité des portes de la capitale, perceptions positives des investisseurs (image, effet d'adresse), différentiels de prix / La Défense ou le Centre des affaires parisien (QCA) où le loyer prime dépasse les 800 € /m² sélectionne les activités et les entreprises qui peuvent supporter de tels couts.

Autour d'Orly: plutôt un peu moins de 200 € /m² (c'est très différent du « croissant ouest»: Issy, Meudon, Clamart, Boulogne, beaucoup plus recherché et plus cher). Comme le souligne le commercialisateur Johns Lang Lassalle, la poussée de la demande dans le secteur de la boucle ouest (Boulogne, Issy, Montrouge ...) continue de se renforcer. Le Nord Essonne parait attractif pour les locaux d'activité et les entrepôts. Orly se trouve dans une « situation d'interface » première / seconde couronne.

A court terme, le moindre cout peut paraître comme un avantage concurrentiel, mais il reflète aussi une moindre attractivité (et un moindre rendement locatif pour les investisseurs, de 2,5% à 3% contre 6% et plus aux abords de Paris et dans le QCA).

Premières Conclusions

Une configuration complexe et évolutive aux franges de l'agglomération urbaine dense...

La croissance du trafic a été plus rapide que celle des emplois jusqu'en 2019.

Orly s'oriente davantage vers les vols internationaux (moyens courriers mais aussi longs courriers) – plus générateurs d'emplois.

Mais ce n'est pas un « petit Roissy », Orly affichant un profil relativement distinct.

Le devenir à moyen terme des aéroports de 2ème rang des grandes métropoles européennes est à questionner.

Avec plusieurs scénarios d'évolution, dont celui d'une relative convergence ... plutôt que d'une spécialisation.

Ressources bibliographiques

Etude d'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget – 2017

Trafic aérien en Ile-de-France bilan de l'année 2018 – DGAC

Pacte pour le Développement du territoire d'Orly Paris® SYNTHESE DU RAPPORT D'ACTIVITE 2018 2018 : de nouveaux défis pour Orly Paris – Région Ile de France

Point Marché "Immobilier d'entreprises" 2019 - NEXITY

L'emploi à l'aéroport d'Orly – recensement 2013 – ADP

Bilan social 2018 - ADP

Rapport sur le maillage aéroportuaire français – CGET - 2017

Brochure de présentation de cœur d'Orly, Alterea – ADP – Foncière des Régions

Scénarios pour la gare TGV d'Orly - SGP

Monographie du quartier de la gare – aéroport d'Orly - APUR, 2015

Projet de territoire Grand Orly Seine Bièvre – Exigences

S'implanter et vivre à Paris Orly – ADP 2018

Economic development framework skills, job creation and Economic opportunity – Heathrow, Juin 2019

 $Heathrow\ Employment\ Impact\ Study\ Heathrow\ Hounslow\ Slough\ Ealing\ -\ Parsons\ Brinckerhoff\ and\ Berkeley\ Hanover\ Consulting\ -\ 2013$

The economic impact of Gatwick airport – Oxford economics – 2017

Connecting Britain to the future – Faster – London Gatwick 2014

Economic Impact of European Airports - A Critical Catalyst to Economic Growth - Intervistas ACI Europe 2015

The Economic Impact of Schiphol Airport on the Amsterdam Region - Charles Jean Kakou Rossy – Université ERASMUS Delft, 2018

Evaluación socioeconómica ex-post del proyecto de ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas - Arturo E. Parras Muñoz – Universitad de Cantabria – 2017

Statistiques: ACOSS (URSSAF), INSEE et SITADEL